01000842204020020

1337

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 84**

22 Απριλίου 2002

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3006

Κύρωση της Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις Διεθνείς Αεροπορικές Μεταφορές.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

CONVENTION
FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION

RECOGNIZING the significant contribution of the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929, hereinafter referred to as the «Warsaw Convention», and other related instruments to the harmonization of private international air law;

RECOGNIZING the need to modernize and consolidate the Warsaw Convention and related instruments;

RECOGNIZING the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution;

REAFFIRMING the desirability of an orderly development of international air transport operations and the smooth flow of passengers, baggage and cargo in accordance with the principles and objectives of the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944;

CONVINCED that collective State action for further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air through a new Convention is the most adequate means of achieving an equitable balance of interests;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Chapter I

General Provisions

Article 1 - Scope of Application

1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.

2. For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transhipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.

3. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this, Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation. whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.

4. This Convention applies also to carriage as set out in Chapter V, subject to the terms contained therein.

Article 2 - Carriage Performed by State and Carriage of Postal Items

1. This Convention applies to carriage performed by the Slate or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.

2. In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations.

3. Except as provided in paragraph 2 of this Article, the provisions of this Convention shall not apply to the carriage of postal items.

Chapter II

Documentation and Duties of the Parties Relating to the Carriage of Passengers, Baggage and Cargo

Article 3 - Passengers and Baggage

1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing:

(a) an indication of the places of departure and destination;

(b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place.

2. Any other means which preserves the information indicated in paragraph 1 may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph. If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved.

3. The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.

4. The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of. or damage to, baggage, and to delay.

5. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

Article 4 - Cargo

1. In respect of the carriage of cargo, an air waybill shall be delivered.

2. Any other means which preserves a record of the carriage to be performed may be substituted for the delivery of an air waybill. If such other means are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a cargo receipt permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means.

Article 5 - Contents of Air Waybill or Cargo Receipt

The air waybill or the cargo receipt shall include:

(a) an indication of the places of departure and destination;

(b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; and

(c) an indication of the weight of the consignment.

Article 6 - Document Relating to the Nature of the Cargo

The consignor may be required, if necessary to meet the formalities of customs, police and similar public authorities, to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carrier no duty, obligation or liability resulting therefrom.

Article 7 - Description of Air Waybill

1. The air waybill shall be made out by the consignor in three original parts.

2. The first part shall be marked «for the carrier»; it shall be signed by the consignor. The second part shall be marked «for the consignee»; it shall be signed by the consignor and by the carrier. The third part shall be signed by the carrier who shall hand it to the consignor after the cargo has been accepted.

3. The signature of the carrier and that of the consignor may be printed or stamped.

4. If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air waybill, the carrier shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

Article 8 - Documentation for Multiple Packages

When there is more than one package:

(a) the carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills;

(b) the consignor has the right to require the carrier to deliver separate cargo receipts when the other means referred to in paragraph 2 of Article 4 are used.

Article 9 - Non-compliance with Documentary Requirements

Non-compliance with the provisions of Articles 4 to 8 shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

Article 10 - Responsibility for Particulars of Documentation

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by it or on its behalf in the air waybill or furnished by it or on its behalf to the carrier for insertion in the cargo receipt or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4. The foregoing shall also apply where the person acting on behalf of the consignor is also the agent of the carrier.

2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on its behalf.

3. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the carrier shall indemnify the consignor against all damage suffered by it, or by any other person to whom the consignor is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements inserted by the carrier or on its behalf in the cargo receipt or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4.

Article 11 - Evidentiary Value of Documentation

1. The air waybill or the cargo receipt is prima facie evidence of the conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage mentioned therein.

2. Any statements in the air waybill or the cargo receipt relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of packages, are prima facie evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill or the cargo receipt to have been, checked by it in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

Article 12 - Right of Disposition of Cargo

1. Subject to its liability to carry out all its obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing it at the airport of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee originally designated, or by requiring it to be returned to the airport of departure. The consignor must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and must reimburse any expenses occasioned by the exercise of this right.

2. If it is impossible to carry out the instructions of the consignor, the carrier must so inform the consignor forthwith.

3. If the carrier carries out the instructions of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the cargo receipt delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the cargo receipt.

4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the cargo, or cannot be communicated with, the consignor resumes its right of disposition.

Article 13 - Delivery of the Cargo

1. Except when the consignor has exercised its right under Article 12, the consignee is entitled, on arrival of the cargo at the place of destination, to require the carrier to deliver the cargo to it, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage.

2. Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.

3. If the carrier admits the loss of the cargo, or if the cargo has not arrived at the expiration of seven days after the date on which it ought to have arrived, the consignee is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

Article 14 - Enforcement of the Rights of Consignor and Consignee

The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given to them by Articles 12 and 13, each in its own name, whether it is acting in its own interest or in the interest of another, provided that it carries out the obligations imposed by the contract of carriage.

Article 15 - Relations of Consignor and Consignee or Mutual Relations of Third Parties

1. Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor and the consignee with each other or the mutual relations of third parties whose rights are «derived either from the consignor or from the consignee.

2. The provisions of Articles 12, 13 and 14 can only be varied by express provision in the air waybill or the cargo receipt.

Article 16 - Formalities of Customs, Police or Other Public Authorities

1. The consignor must furnish such information and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, police and any other public authorities before the cargo can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents, unless the damage is due to the fault of the carrier. its servants or agents.

2. The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents.

Chapter III

Liability of the Carrier and Extent of Compensation for Damage

Article 17 - Death and Injury of Passengers - Damage to Baggage

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents.

3. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of twenty-one days after the date on which it ought to have arrived, the passenger is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

4. Unless otherwise specified, in this Convention the term «baggage» means both checked baggage and unchecked baggage.

Article 18 - Damage to Cargo

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2. However, the carrier is not liable if and to the extent it

proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following:

(a) inherent defect, quality or vice of that cargo;

(b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;

(c) an act of war or an armed conflict;

(d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.

3. The carriage by air within the meaning of paragraph 1 of this Article comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier.

4. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transhipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. If a carrier, without the consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air.

Article 19 - Delay

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.

Article 20 - Exoneration

If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.

Article 21 - Compensation in Case of Death or Injury of Passengers

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

(a) such damage was hot due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or

(b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

Article 22 - Limits of Liability in Relation to Delay, Baggage and Cargo

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4 150 Special Drawing Rights.

2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1 000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.

3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

4. In the case of destruction, loss, damage or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless. when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

5. The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this; Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.

6. The limits prescribed in Article 21 and in this Article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff, including interest. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the

date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

Article 23 - Conversion of Monetary Units

1. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgement. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgement, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier prescribed in Article 21 is fixed at a sum of 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogramme with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this Article and the conversion method mentioned in paragraph 2 of this Article shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 21 and 22 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1 of this Article. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion in paragraph 2 of this Article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

Article 24 - Review of Limits

1. Without prejudice to the provisions of Article 25 of this Convention and subject to paragraph 2 below, the limits of liability prescribed in Articles 21, 22 and 23 shall be reviewed by the Depositary at five-year intervals, the first such review to take place at the end of the fifth year following the date of entry into force of this Convention, or if the Convention does not enter into force within five years of the date it is first open for signature, within the first year of its entry into force, by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the previous revision or in the first instance since the date of entry into force of the Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in paragraph 1 of Article 23.

2. If the review referred to in the preceding paragraph concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the Depositary shall notify States Parties of a revision of the limits of liability. Any such revision shall become effective six months after its notification to the States Parties. If within three months after its notification to the States Parties a majority of the States Parties register their disapproval, the revision shall not become effective and the Depositary shall refer the matter to a meeting of the States Parties. The Depositary; shall immediately notify all States Parties of the coming into force of any revision.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the procedure referred to in paragraph 2 of this Article shall be applied at any time provided that one-third of the States Parties express a desire to that effect and upon condition that the inflation factor referred to in paragraph 1 has exceeded 30 per cent since the previous revision or since the date of entry into force of this Convention if there has been no previous revision. Subsequent reviews using the procedure described in paragraph 1 of this Article will take place at five-year intervals starting at the end of the fifth year following the date of the reviews under the present paragraph.

Article 25 - Stipulation on Limits

A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits of liability than those provided for in this Convention or to no limits of liability whatsoever.

Article 26 - Invalidity of Contractual Provisions

Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 27 - Freedom to Contract

Nothing contained in this Convention shall prevent the carrier from refusing to enter into any contract of carriage, from waiving any defences available under the Convention, or from laying down conditions which do not conflict with the provisions of this Convention.

Article 28 - Advance Payments

In the case of aircraft accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier.

Article 29 - Basis of Claims

In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.

Article 30 - Servants, Agents - Aggregation of Claims

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, its servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3. Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 31 - Timely Notice of Complaints

1. Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is prima facie evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.

2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.

3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.

4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

Article 32 - Death of Person Liable

In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his or her estate.

Article 33 - Jurisdiction

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.

2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence-and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.

3. For the purposes of paragraph 2,

(a) «commercial agreement» means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air;

(b) «principal and permanent residence» means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.

4. Questions of procedure shall be governed by the law of the court seised of the case.

Article 34 - Arbitration

1. Subject to the provisions of this Article, the parties to the contract of carriage for cargo may stipulate that any dispute relating to the liability of the carrier under this Convention shall be settled by arbitration. Such agreement shall be in writing.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, take place within one of the jurisdictions referred to in Article 33.

3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

Article 35 - Limitation of Actions

1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seised of the case.

Article 36 - Successive Carriage

1. In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in paragraph 3 of Article 1, each carrier which accepts passengers, baggage or cargo is subject to the rules set out in this Convention and is deemed to be one of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under its supervision.

2. In the case of carriage of this nature, the passenger or any person entitled to compensation in respect of him or

her can take action only against the carrier which performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.

3. As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier which performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

Article 37 - Right of Recourse against Third Parties

Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.

Chapter IV

Combined Carriage

Article 38 - Combined Carriage

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.

2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention 'are observed as regards the carriage by air.

Chapter V

Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier

Article 39 - Contracting Carrier - Actual Carrier

The provisions of this Chapter apply when a person (hereinafter referred to as «the contracting carrier») as a principal makes a contract of carriage governed by this Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor, and another person (hereinafter referred to as «the actual carrier») performs, by virtue of authority from the contracting carrier, the whole or part of the carriage, but is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of this Convention. Such authority shall be presumed in the absence of proof to the contrary.

Article 40 - Respective Liability of Contracting and Actual Carriers

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the contract referred to in Article 39, is governed by this Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Chapter, be subject to the rules of this Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the contract, the latter solely for the carriage which it performs.

Article 41 - Mutual Liability

1. The acts and omissions of the actual carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the contracting carrier.

2. The acts and omissions of the contracting carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier. Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the amounts referred to in Articles 21, 22, 23 and 24. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights or defences conferred by this Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 shall not affect the actual carrier unless agreed to by it.

Article 42 - Addressee of Complaints and Instructions

Any complaint to be made or instruction to be given under this Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier. Nevertheless, instructions referred to in Article 12 shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

Article 43 - Servants and Agents

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if they prove that they acted within the scope of their employment, be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent they are, unless it is proved that they acted in a manner that prevents the limits of liability from being invoked in accordance with this Convention.

Article 44 - Aggregation of Damages

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to that person.

Article 45 - Addressee of Claims

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately.

If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seised of the case.

Article 46 - Additional Jurisdiction

Any action for damages contemplated in Article 45 must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 33, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier has its domicile or its principal place of business.

Article 47 - Invalidity of Contractual Provisions

Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Chapter or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Chapter shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Chapter.

Article 48 - Mutual Relations
of Contracting and Actual Carriers

Except as provided in Article 45, nothing in this Chapter shall affect the rights and obligations of the carriers between themselves, including any right of recourse or indemnification.

Chapter VI

Other Provisions

Article 49 - Mandatory Application

Any clause contained in the contract of carriage and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void.

Article 50 - Insurance

States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.

Article 51 - Carriage Performed
in Extraordinary Circumstances

The provisions of Articles 3 to 5, 7 and 8 relating to the documentation of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of a carrier's business.

Article 52 - Definition of Days

The expression «days» when used in this Convention means calendar days, not working days.

Chapter VII

Final Clauses

Article 53 - Signature, Ratification and Entry into Force

1. This Convention shall be open for signature in Montreal on 28 May 1999 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 10 to 28 May 1999. After 28 May 1999, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montreal until it enters into force in accordance with paragraph 6 of this Article.

2. This Convention shall similarly be open for signature by Regional Economic Integration Organisations. For the purpose of this Convention, a «Regional Economic Integration Organisation» means any organisation which is constituted by sovereign States of a given region which has competence in respect of certain matters governed by this Convention and has been duly authorized to sign and to ratify, accept, approve or accede to this Convention. A reference to a «State Party» or «States Parties» in this Convention, otherwise than in paragraph 2 of Article 1, paragraph 1(b) of Article 3. paragraph (b) of Article 5, Articles 23, 33,46 and paragraph (b) of Article 57, applies equally to a Regional Economic Integration Organisation. For the purpose of Article 24. the references to «a majority of the States Parties» and «one-third of the States Parties» shall not apply to a Regional Economic Integration Organisation.

3. This Convention shall be subject to ratification by States and by Regional Economic Integration Organisations which have signed it.

4. Any State or Regional Economic Integration Organisation which does not sign this Convention may accept, approve or accede to it at any time.

5. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depositary.

6. This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depositary between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organisation shall not be counted for the purpose of this paragraph.

7. For other States and for other Regional Economic Integration Organisations, this Convention shall take effect sixty days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

8. The Depositary shall promptly notify all signatories and States Parties of:

(a) each signature of this Convention and date thereof;

(b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;

(c) the date of entry into force of this Convention;

(d) the date of the coming into force of any revision of the limits of liability established under this Convention;

(e) any denunciation under Article 54.

Article 54 - Denunciation

1. Any State Party may denounce this Convention by written notification to the Depositary.

2. Denunciation shall take effect one hundred and eighty days following the date on which notification is received by the Depositary.

Article 55 - Relationship with other
Warsaw Convention Instruments

This Convention shall prevail over any rules which apply

to international carriage by air:

1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to

(a) the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the Warsaw Convention);

(b) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 7929, Done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol);

(c) the Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);

(d) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955 Signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);

(e) Additional Protocol Nos. 1 to 3 and Montreal Protocol No. 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol Signed at Montreal on 25 September 1975 (hereinafter called the Montreal Protocols); or

2. within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in sub-paragraphs (a) to (e) above.

Article 56 - States with more than one System of Law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) references in Article 23 to «national currency» shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State; and

(b) the reference in Article 28 to «national law» shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State.

Article 57 - Reservations

No reservation may be made to this Convention except that a State Party may at any time declare by a notification addressed to the Depositary that this Convention shall not apply to:

(a) international carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State; and/or

(b) the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by that State Party, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

DONE at Montreal on the 28th day of May of the year one thousand nine hundred and ninety-nine in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic. This Convention shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Depositary to all States Parties to this Convention, as well as to all States Parties to the Warsaw Convention, The Hague Protocol. the Guadalajara Convention, the Guatemala City Protocol, and the Montreal Protocols.

ΣΥΜΒΑΣΗ
ΠΑ ΤΗΝ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ τη σημαντική συμβολή της σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, ονομαζόμενη στο εξής «σύμβαση της Βαρσοβίας», καθώς και άλλων σχετικών νομοθετημάτων εναρμόνισης του διεθνούς ιδιωτικού αεροπορικού δικαίου.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι είναι αναγκαίο να εκσυγχρονισθεί και να κωδικοποιηθεί η σύμβαση της Βαρσοβίας και τα υπόλοιπα σχετικά νομοθετήματα.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί η προστασία των συμφερόντων των καταναλωτών στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και ότι χρειάζεται ορθή αποζημίωση με βάση την αρχή της αποκατάστασης,

ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΟΝΤΑΣ ότι επιθυμούν μεθοδική ανάπτυξη των δραστηριοτήτων των διεθνών αεροπορικών μεταφορών και ομαλή ροή επιβατών, αποσκευών και φορτίου σύμφωνα με τις αρχές και τους στόχους της σύμβασης για τη Διεθνή πολιτική Αεροπορία που συνήφθη στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944,

ΠΕΠΕΙΣΜΕΝΑ ότι η συλλογική δράση των συμβαλλομένων κρατών για την περαιτέρω εναρμόνιση και κωδικοποίηση ορισμένων κανόνων που διέπουν τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές με τη σύναψη νέας σύμβασης είναι το πλέον κατάλληλο μέσο για να επιτευχθεί θεμιτή ισορροπία συμφερόντων,

ΑΠΟΦΑΣΙΣΑΝ ΤΑ ΕΞΗΣ:

Κεφάλαιο I

Γενικές διατάξεις

Άρθρο 1-Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα σύμβαση εφαρμόζεται σε όλες τις επί πληρωμή διεθνείς αεροπορικές μεταφορές επιβατών,

αποσκευών και φορτίου. Εφαρμόζεται επίσης στις δωρεάν αεροπορικές μεταφορές που εκτελούνται από επιχειρήσεις αερομεταφορών.

2. Για τους σκοπούς της παρούσας σύμβασης, ο όρος διεθνής μεταφορά σημαίνει οιαδήποτε μεταφορά στην οποία, με βάση τη συμφωνία μεταξύ συμβαλλομένων μερών, ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος προορισμού, ανεξαρτήτως εάν υπάρχει ή όχι διακοπή της μεταφοράς ή μεταφόρτωση, βρίσκονται είτε εντός των εδαφών δύο συμβαλλομένων κρατών, είτε εντός του εδάφους ενός και μόνον συμβαλλομένου κράτους εφόσον έχει συμφωνηθεί ο τόπος ενδιάμεσου σταθμού εντός του εδάφους άλλου κράτους, ακόμη και όταν το κράτος αυτό δεν είναι συμβαλλόμενο κράτος. Η μεταφορά μεταξύ δύο σημείων εντός του εδάφους ενός και μόνον συμβαλλομένου κράτους χορίς να έχει συμφωνηθεί ο τόπος ενδιάμεσου σταθμού εντός του εδάφους άλλου κράτους δεν νοείται ως διεθνής μεταφορά για τους σκοπούς της παρούσας σύμβασης.

3. Η μεταφορά που εκτελείται από διαδοχική σειρά αερομεταφορέων θεωρείται, για τους σκοπούς της παρούσας σύμβασης, αδιαίρετη μεταφορά εφόσον τα συμβαλλόμενα μέρη την εκλαμβάνουν ως μία και μονή δραστηριότητα, είτε αυτή έχει συμφωνηθεί υπό τη μορφή ενός και μόνον τίτλου ή σειράς τίτλων ταξιδίου, και δεν χάνει το διεθνή της χαρακτήρα απλώς επειδή ένας τίτλος ταξιδίου ή η σειρά τίτλων εκτελείται εξ ολοκλήρου εντός του εδάφους του ιδίου κράτους.

4. Η παρούσα σύμβαση εφαρμόζεται επίσης στις μεταφορές που ορίζει το Κεφάλαιο V, υπό τους όρους που περιέχει το εν λόγω Κεφάλαιο.

Άρθρο 2 - Μεταφορές εκτελούμενες από το κράτος και μεταφορά ταχυδρομείου

1. Η παρούσα σύμβαση εφαρμόζεται στις μεταφορές που εκτελούνται από τα κράτη ή από νομίμως συσταθέντες δημόσιους φορείς με την προϋπόθεση ότι οι μεταφορές αυτές εμπίπτουν στην εφαρμογή των όρων του άρθρου 1.

2. Όσον αφορά τη μεταφορά ταχυδρομείου, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος μόνον έναντι της σχετικής ταχυδρομικής διοίκησης σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν για τις σχέσεις μεταξύ μεταφορέων και ταχυδρομικών διοικήσεων.

3. Εξαιρέσει όσων προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, οι διατάξεις της παρούσας σύμβασης δεν εφαρμόζονται για τη μεταφορά ταχυδρομείου.

Κεφάλαιο ΙΙ

Τεκμηρίωση και καθήκοντα των συμβαλλομένων μερών για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου

Άρθρο 3 - Επιβάτες και αποσκευές

1. Όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, παρέχεται ατομικό ή συλλογικό έγγραφο μεταφοράς στο οποίο:

(α) αναγράφεται ο τόπος αναχώρησης και προορισμού,

(β) εφόσον ο τόπος αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται εντός του εδάφους ενός και μόνον συμβαλλομένου κράτους, αναγράφεται τουλάχιστον ένας από τους ενδιάμεσους σταθμούς εντός του εδάφους άλλου κράτους.

2. Οιοδήποτε άλλο μέσο το οποίο διατηρεί τις πληροφορίες που περιέχει η παράγραφος 1 μπορεί να υποκαταστήσει τη χορήγηση του εγγράφου που αναφέρεται στην ανωτέρω παράγραφο. Όταν χρησιμοποιείται αυτό το μέσο, ο μεταφορέας παραδίδει στον επιβάτη γραπτή δήλωση με τις διατηρούμενες πληροφορίες.

3. Ο μεταφορέας παραδίδει στον επιβάτη αναγνωριστικό απόκομμα αποσκευών για κάθε αποσκευή που πέρασε από έλεγχο.

4. Ο επιβάτης λαμβάνει γραπτό σημείωμα όπου αναγράφεται ότι η παρούσα σύμβαση, στις περιπτώσεις εφαρμογής της, διέπει και μπορεί να περιορίσει την ευθύνη των αερομεταφορέων σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού και καταστροφής ή απώλειας αποσκευής ή ζημίας λόγω καθυστέρησης.

5. Η μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων δεν θίγει την ύπαρξη ή την ισχύ του τίτλου μεταφοράς, ο οποίος υπόκειται πάντως στους κανόνες της παρούσας σύμβασης, καθώς και σε εκείνους που αφορούν τον περιορισμό ευθύνης του μεταφορέα.

Άρθρο 4 - Φορτίο

1. Για τη μεταφορά φορτίου, εκδίδεται αεροπορική φορτωτική.

2. Οιοδήποτε άλλο μέσο στο οποίο πρωτοκολλείται η μεταφορά που πρόκειται να εκτελεστεί μπορεί να υποκαταστήσει την έκδοση αεροπορικής φορτωτικής. Όταν χρησιμοποιείται αυτό το μέσο και εφόσον το ζητήσει ο αποστολέας, ο μεταφορέας του παραδίδει απόδειξη του φορτίου, η οποία επιτρέπει την αναγνώριση της αποστολής και την πρόσβαση στις πληροφορίες που έχουν πρωτοκολληθεί στο μέσο.

Άρθρο 5 - Περιεχόμενα της αεροπορικής φορτωτικής ή της απόδειξης φορτίου

Στην αεροπορική φορτωτική η απόδειξη φορτίου αναγράφεται:

(α) ο τόπος αναχώρησης και προορισμού,

(β) τουλάχιστον ένας από τους ενδιάμεσους σταθμούς εντός του εδάφους άλλου κράτους, εφόσον ο τόπος αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται εντός του εδάφους ενός και μόνον συμβαλλομένου κράτους, και

(γ) το βάρος της αποστολής.

Άρθρο 6 - Έγγραφο σχετικό με τη φύση του φορτίου

Είναι δυνατόν να ζητηθεί από τον αποστολέα, για τις ανάγκες των τελωνειακών, αστυνομικών ή παρεμφερών δημοσίων διατυπώσεων, να παραδώσει έγγραφο όπου αναγράφεται η φύση του φορτίου. Η παρούσα διάταξη δεν συνεπάγεται για το μεταφορέα κανένα καθήκον, υποχρέωση ή ευθύνη.

Άρθρο 7 - Περιγραφή της αεροπορικής φορτωτικής

1. Η αεροπορική φορτωτική συντάσσεται από τον αποστολέα σε τρία πρωτότυπα μέρη.

2. Το πρώτο μέρος φέρει τη μνεία «για το μεταφορέα» και υπογράφεται από τον αποστολέα. Το δεύτερο μέρος φέρει τη μνεία «για τον παραλήπτη» και υπογράφεται από τον Αποστολέα και το μεταφορέα. Το τρίτο μέρος υπογράφεται από το μεταφορέα, ο οποίος το παραδίδει στον αποστολέα αφού το φορτίο γίνει δεκτό.

3. Η υπογραφή του μεταφορέα και του αποστολέα μπορεί να είναι τυπωμένη ή να έχει τη μορφή σφραγίδας.

4. Εάν, κατ' αίτησιν του αποστολέα, ο μεταφορέας εκδώσει αεροπορική φορτωτική, θεωρείται ότι ο μεταφορέας την εξέδωσε, εκτός απόδειξης του αντιθέτου, εξ ονόματος του αποστολέα.

Άρθρο 8 - Έγγραφα πολλαπλών δεμάτων

Όταν τα δέματα είναι περισσότερα του ενός:

(α) ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα να ζητήσει από τον αποστολέα να συντάξει χωριστές αεροπορικές φορτωτικές,

(β) ο αποστολέας έχει το δικαίωμα να ζήτησει από το μεταφορέα χωριστές αποδείξεις φορτίου όταν χρησιμοποιούνται τα αλλά μέσα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 4.

Άρθρο 9 - Μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις σχετικά με τα έγγραφα

Η μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις των άρθρων 4 έως 8 δεν θίγει την ύπαρξη ή την ισχύ του τίτλου μεταφοράς, ο οποίος υπόκειται πάντως στους κανόνες της παρούσας σύμβασης καθώς και σε εκείνους που αφορούν τον περιορισμό ευθύνης του μεταφορέα.

Άρθρο 10 - Ευθύνη για τα στοιχεία των εγγράφων

1. Ο αποστολέας είναι υπεύθυνος για την ακρίβεια των στοιχείων και των ένθετων στο φορτίο δηλώσεων ή των ένθετων στοιχείων και των ένθετων δηλώσεων στην εξ ονόματός του αεροπορική φορτωτική ή των στοιχείων και δηλώσεων που παρείχε ή παραδόθηκαν εξ ονόματός του στο μεταφορέα για να εισαχθούν στην απόδειξη παραλαβής του φορτίου ή για να εισαχθούν στο πρωτόκολλο που τηρείται με τα άλλα μέσα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 4. Τα ανωτέρω ισχύουν επίσης όταν το πρόσωπο που ενεργεί εξ ονόματος του αποστολέα είναι ταυτόχρονα και πράκτορας του μεταφορέας.

2. Ο αποστολέας αποζημιώνει το μεταφορέα για όλες τις ζημίες που υπέστη, ή / αποζημιώνει οιοδήποτε άλλο πρόσωπο έναντι του οποίου είναι υπεύθυνος ο μεταφορέας, εξαιτίας της παρατυπίας, ανακρίβειας ή ατέλειας των στοιχείων και των δηλώσεων που παρείχε ο αποστολέας ή παρασχέθηκαν εξ ονόματος του.

3. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου, ο μεταφορέας αποζημιώνει τον αποστολέα για όλες τις ζημίες που υπέστη, ή αποζημιώνει οιοδήποτε άλλο πρόσωπο έναντι του οποίου είναι υπεύθυνος ο αποστολέας, εξαιτίας της παρατυπίας, ανακρίβειας ή ατέλειας των στοιχείων και των δηλώσεων που παρείχε ο μεταφορέας ή παρασχέθηκαν εξ ονόματός του στην απόδειξη παραλαβής του φορτίου ή στο πρωτόκολλο που τηρείται με τα άλλα μέσα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 4.

Άρθρο 11 - Αποδεικτική αξία των εγγράφων

1. Η αεροπορική φορτωτική ή η απόδειξη παραλαβής του φορτίου αποτελούν απόδειξη prima facie για τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς, ή για την αποδοχή του φορτίου και των όρων μεταφοράς που αναφέρονται στην παρούσα σύμβαση.

2. Τυχόν δηλώσεις στην αεροπορική φορτωτική ή στην απόδειξη παραλαβής του φορτίου σχετικά με το βάρος, τις διαστάσεις και τη συσκευασία του φορτίου, καθώς και σχετικά με τον αριθμό των δεμάτων, αποτελούν απόδειξη prima facie των δηλούμενων δεδομένων οι δηλώσεις που αφορούν την ποσότητα, τον όγκο και την κατάσταση του φορτίου δεν αποτελούν αποδεικτικό στοιχείο έναντι του μεταφορέα, εκτός εάν και οι δύο τύποι δηλώσεων ελέγχθηκαν από το μεταφορέα και αναγράφηκαν στην αεροπορική φορτωτική ή την απόδειξη παραλαβής του φορτίου, παρουσία του αποστολέας, ή εκτός εάν συνδέονται με την εμφανή κατάσταση του φορτίου.

Άρθρο 12 - Δικαίωμα διαχείρισης του φορτίου

1. Ο αποστολέας, τηρούμενης της ευθύνης του να εκπληρώσει όλες τις υποχρεώσεις του με βάση τη σύμβαση μεταφοράς, έχει το δικαίωμα διαχείρισης του φορτίου και δικαιούται να το αποσύρει στον αερολιμένα αναχώρησης ή προορισμού, ή να το σταματήσει σε οιαδήποτε προσγείωση κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ή να ζητήσει να του παραδοθεί στον τόπο προορισμού ή να παραδοθεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού σε πρόσωπο διαφορετικό από τον παραλήπτη που αρχικά είχε ορίσει, ή να ζητήσει να του επιστραφεί στον αερολιμένα αναχώρησης. Ο αποστολέας δεν πρέπει να ασκεί αυτό το δικαίωμα διαχείρισης κατά τρόπο που να θίγει το μεταφορέα ή άλλους αποστολείς και οφείλει να επιστρέψει τυχόν έξοδα που προκλήθηκαν από την άσκηση του δικαιώματος αυτού.

2. Εφόσον είναι αδύνατον να εκτελεσθούν οι οδηγίες του αποστολέα, ο μεταφορέας οφείλει να ενημερώσει επ'αυτού τον αποστολέα.

3. Εάν ο μεταφορέας εκτελέσει τις οδηγίες του αποστολέα σχετικά με τη διαχείριση του φορτίου χωρίς να απαιτήσει να εκδοθεί μέρος της αεροπορικής φορτωτικής ή της απόδειξης παραλαβής του φορτίου που παραδίδεται στον αποστολέα, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος, με την επιφύλαξη του δικαιώματος ανάκτησης από πλευράς του αποστολέα, για οιαδήποτε ζημία προκληθεί ενδεχομένως σε οιοδήποτε πρόσωπο το οποίο νομίμως έχει στην κατοχή του το εν λόγω μέρος της αεροπορικής φορτωτικής ή της απόδειξης παραλαβής του φορτίου.

4. Το δικαίωμα που εκχωρείται στον αποστολέα παύει τη στιγμή που αρχίζει το δικαίωμα του παραλήπτη σύμφωνα με το άρθρο 13. Ωστόσο, εάν ο παραλήπτης δεν αποδεχθεί το φορτίο, ή εάν δεν είναι δυνατή η επικοινωνία με αυτόν, ό αποστολέας ανακτά το δικαίωμα διαχείρισης του φορτίου.

Άρθρο 13 - Παράδοση του φορτίου

1. Εκτός από την περίπτωση κατά την οποία ο αποστολέας έχει ασκήσει το δικαίωμα του βάσει του άρθρου 12, ο παραλήπτης οφείλει, κατά την άφιξη του φορτίου στον τόπο προορισμού, να ζητήσει από τον μεταφορέα να του παραδώσει το φορτίο, κατόπιν πληρωμής των οφειλόμενων τελών και σύμφωνα με τους όρους μεταφοράς.

2. Αποτελεί καθήκον του μεταφορέα να ειδοποιεί τον παραλήπτη για την άφιξη του φορτίου, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί άλλως.

3. Εάν ο μεταφορέας παραδεχθεί ότι απώλεσε το φορτίο, ή εάν το φορτίο δεν φθάσει μετά την πάροδο επτά ημερών από την ημερομηνία στην οποία έπρεπε να φθάσει, ο παραλήπτης δικαιούται να επιβάλει έναντι του μεταφορέα τα δικαιώματα που απορρέουν από τη σύμβαση μεταφοράς.

Άρθρο 14 - Επιβολή των δικαιωμάτων αποστολέα και παραλήπτη

Ο αποστολέας και ο παραλήπτης μπορούν αντίστοιχα να επιβάλουν όλα τα δικαιώματα που τους παρέχονται από τα άρθρα 12 και 13, καθένας επ' ονόματι του, είτε ενεργούν προς ίδιο συμφέρον είτε προς το συμφέρον άλλου, υπό τον όρο ότι θα εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις που τους επιβάλλονται από τη σύμβαση μεταφοράς.

Άρθρο 15 - Σχέσεις αποστολέα και παραλήπτη ή αμοιβαίες σχέσεις τρίτων μερών

1. Τα άρθρα 12, 13 και 14 δεν θίγουν ούτε τις σχέσεις μεταξύ αποστολέα και παραλήπτη ούτε τις αμοιβαίες σχέσης τρίτων μερών, των οποίων τα δικαιώματα απορρέουν είτε από τον αποστολέα είτε από τον παραλήπτη.
2. Οι διατάξεις των άρθρων 12, 13 και 14 είναι δυνατόν να μεταβληθούν μόνον με ρητή διάταξη στην αεροπορική φορτωτική ή την απόδειξη παραλαβής του φορτίου.

Άρθρο 16 - Τελωνειακές, αστυνομικές ή άλλες δημόσιες διατυπώσεις

1. Ο αποστολέας οφείλει να παρέχει κάθε πληροφορία και κάθε έγγραφο που απαιτείται για να φέρει σε πέρας τις τελωνειακές, αστυνομικές και οιεσδήποτε άλλες δημόσιες διατυπώσεις πριν το φορτίο παραδοθεί στον παραλήπτη. Ο αποστολέας είναι υπεύθυνος έναντι του μεταφορέα για οιαδήποτε ζημία προκληθεί εξ αιτίας της έλλειψης, ανεπάρκειας ή παρατυπίας των εν λόγω πληροφοριών ή εγγράφων, εκτός εάν η ζημία οφείλεται σε σφάλμα του μεταφορέα, των υπαλλήλων ή των πρακτόρων του.
2. Ο μεταφορέας δεν έχει καμία υποχρέωση να διερευνήσει την ακρίβεια ή την ανεπάρκεια αυτών των πληροφοριών ή εγγράφων.

Κεφάλαιο ΙΙΙ

Ευθύνη του μεταφορέα και έκταση της αποζημίωσης για την πρόκληση ζημίας

Άρθρο 17 - Θάνατος και τραυματισμός επιβατών - Ζημίες αποσκευών

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που προκληθεί σε περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού επιβάτη υπό τον μόνο όρο ότι το δυστύχημα που προκάλεσε τον θάνατο ή τον τραυματισμό σημειώθηκε όταν ο επιβάτης ήταν ήδη επιβιβασμένος στο αεροσκάφος ή κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή της αποβίβασης.
2. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που προκληθεί σε περίπτωση καταστροφής ή απώλειας, ή βλάβης, αποσκευών που είχαν περάσει από σχετικό έλεγχο υπό τον μόνο όρο ότι το συμβάν που προκάλεσε την καταστροφή, την απώλεια ή την βλάβη σημειώθηκε επί του αεροσκάφους ή κατά τη διάρκεια οιασδήποτε περιόδου κατά την οποία οι ελεγχθείσες αποσκευές ήταν υπό την ευθύνη του μεταφορέα. Ωστόσο, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος εάν και εφόσον η ζημία προκλήθηκε εξ αιτίας ελαττώματος, της ποιότητας ή ατέλειας της αποσκευής. Σε περίπτωση που οι αποσκευές, συμπεριλαμβανομένων των προσωπικών ειδών, δεν έχουν περάσει από έλεγχο ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος εφόσον η ζημία προκληθεί από δική του υπαιτιότητα ή από υπαιτιότητα των ευρισκομένων στην υπηρεσία του ή των πρακτόρων του.
3. Εφόσον ο μεταφορέας παραδεχθεί την απώλεια αποσκευών που είχαν περάσει από έλεγχο, ή εάν οι αποσκευές που είχαν περάσει από έλεγχο δεν φθάσουν μετά την πάροδο 21 ημερών μετά την ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να φθάσουν, ο επιβάτης δικαιούται να επιβάλει έναντι του μεταφορέα τα δικαιώματα που απορρέουν από τη σύμβαση μεταφοράς.
4. Στην παρούσα σύμβαση ως «αποσκευή» νοείται τόσο μια αποσκευή που έχει περάσει από έλεγχο όσο και μια αποσκευή που δεν έχει περάσει από έλεγχο, εκτός εάν έχει ορισθεί άλλως.

Άρθρο 18-Ζημία φορτίου

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που προκληθεί σε περίπτωση καταστροφής ή απώλειας, ή βλάβης, του φορτίου, υπό τον μόνο όρο ότι το συμβάν που προκάλεσε τη ζημία σημειώθηκε κατά τη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς.
2. Ωστόσο, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος εάν και εφόσον αποδείξει ότι η καταστροφή, ή η απώλεια, ή η βλάβη του φορτίου προκλήθηκε για έναν ή περισσότερους από τους κάτωθι λόγους:
(α) ελάττωμα, ποιότητα ή ατέλεια του φορτίου,
(β) ελαττωματική συσκευασία του φορτίου από άλλο πρόσωπο εκτός του μεταφορέα ή των ευρισκομένων στην υπηρεσία του ή των πρακτόρων του,
(γ) εχθροπραξία ή ένοπλη σύρραξη,
(δ) ενέργεια δημόσιας αρχής πραγματοποιούμενη σε σύνδεση με την είσοδο, την έξοδο ή τη διαμετακόμιση του φορτίου.
3. Η αεροπορική μεταφορά υπό την έννοια της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου περιλαμβάνει την περίοδο κατά την οποία το φορτίο είναι υπό την ευθύνη του μεταφορέα.
4. Η περίοδος αεροπορικής μεταφοράς δεν εκτείνεται σε τυχόν χερσαία, θαλάσσια ή εσωτερική πλωτή μεταφορά που εκτελείται εκτός του αερολιμένα. Εάν ωστόσο η εν λόγω μεταφορά πραγματοποιείται στο πλαίσιο εκτέλεσης μιας σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς, με σκοπό την φόρτωση, την παράδοση ή τη μεταφόρτωση, η τυχόν ζημία θεωρείται, εκτός αποδείξεως του εναντίου, ότι προκλήθηκε λόγω συμβάντος που σημειώθηκε κατά τη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς. Εάν ο μεταφορέας, χωρίς τη συναίνεση του αποστολέα, αντικαταστήσει το μέσο μεταφοράς με άλλο μεταφορικό μέσο για όλη ή μέρος της μεταφοράς η οποία νοείται, κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των μερών ότι είναι αεροπορική μεταφορά, η εν λόγω μεταφορά με άλλο μέσο θεωρείται ότι εντάσσεται στην περίοδο αεροπορικής μεταφοράς.

Άρθρο 19 - Καθυστερήσεις

Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που προκληθεί εξ αιτίας καθυστέρησης της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, αποσκευών ή φορτίου. Ωστόσο, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για τη ζημία που προκληθεί λόγω καθυστέρησης εάν αποδείξει ότι αυτός και οι ευρισκόμενοι στην υπηρεσία του και οι πράκτορές του έλαβαν όλα τα μέτρα που ήταν εύλογα αναγκαία για να αποφευχθεί η ζημία ή ότι ήταν αδύνατον σε αυτόν ή τους ευρισκομένους στην υπηρεσία του και τους πράκτορές του να λάβουν τα εν λόγω μέτρα.

Άρθρο 20 - Απαλλαγή

Εάν ο μεταφορέας αποδείξει ότι η ζημία προκλήθηκε ή συνετέλεσε σε αυτήν η αμέλεια ή άλλη εσφαλμένη πράξη ή παράλειψη του προσώπου που ζητεί αποζημίωση, ή του προσώπου από το οποίο απορρέουν τα δικαιώματα αυτού, ο μεταφορέας απαλλάσσεται πλήρως ή εν μέρει από την ευθύνη του έναντι του αιτούντος την αποζημίωση, εφόσον η αμέλεια ή η εσφαλμένη πράξη ή η παράλειψη προκάλεσαν τη ζημία ή συνετέλεσαν σε αυτήν. Όταν ζητείται αποζημίωση για το θάνατο ή τον τραυματισμό επιβάτη από άλλο άτομο εκτός του επιβάτη, ο μεταφορέας απαλλάσσεται επίσης πλήρους ή εν μέρει από την ευθύνη του εφόσον αποδείξει ότι η ζημία προκλήθηκε από ή συνετέλεσε σε αυτήν, αμέλεια ή άλλη εσφαλμένη πράξη ή παράλειψη του συγκεκριμένου επιβάτη. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται για όλες τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης σχετικά με την ευθύνη, συμπεριλαμβανομένης της παραγράφου 1 του άρθρου 21.

Άρθρο 21 - Αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών

1. Για τις ζημίες που προκύπτουν βάσει της παραγράφου 1 του άρθρου 17, οι οποίες δεν υπερβαίνουν τα 100.000 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα για κάθε επιβάτη, ο μεταφορέας δεν μπορεί να απαλλαγεί της ευθύνης του ή να την περιορίσει.

2. Ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για τις ζημίες που προκαλούνται βάσει της παραγράφου 1 του άρθρου 17, οι οποίες υπερβαίνουν για κάθε επιβάτη τις 100.000 Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων, εφόσον αποδείξει ότι:

(α) η ζημία δεν οφείλεται στην αμέλεια ή σε άλλη εσφαλμένη ενέργεια ή παράλειψη του μεταφορέα ή των ευρισκομένων στην υπηρεσία του ή των πρακτόρων του ή

(β) η ζημία οφείλεται μόνον στην αμέλεια ή σε άλλη εσφαλμένη ενέργεια ή παράλειψη τρίτου μέρους.

Άρθρο 22 - Όρια ευθύνης σχετικά με τις καθυστερήσεις, τις αποσκευές και το φορτίο

1. Σε περίπτωση ζημίας που προκληθεί λόγω καθυστέρησης, όπως αυτή προδιαγράφεται στο άρθρο 19 για τη μεταφορά προσώπων, η ευθύνη του μεταφορέα για κάθε επιβάτη περιορίζεται στα 4.150 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα.

2. Όσον αφορά τη μεταφορά αποσκευών, η ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησής τους περιορίζεται στα 1000 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα για κάθε επιβάτη, εκτός εάν ο επιβάτης, κατά την παράδοση των ελεγμένων αποσκευών στο μεταφορέα, υποβάλει ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος για την παράδοση της αποσκευής στον τόπο προορισμού και εφόσον έχει καταβάλει συμπληρωματικό ποσό, όπως το απαιτεί η περίπτωση. Τότε, ο μεταφορέας ευθύνεται για την καταβολή ποσού, το οποίο δεν υπερβαίνει το δηλωθέν ποσό, εκτός εάν αποδείξει ότι το ποσό είναι μεγαλύτερο από το πραγματικό ασφαλιστικό συμφέρον του επιβάτη για την παράδοση της αποσκευής στον τόπο προορισμού.

3. Όσον αφορά τη μεταφορά φορτίου, η ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, ζημίας ή καθυστέρησης περιορίζεται στο ποσό τον 17 Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιώματος ανά χιλιόγραμμο, εκτός εάν ο αποστολέας έχει υποβάλει, κατά τη στιγμή παράδοσης του δέματος στο μεταφορέα, ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος για την παράδοση του φορτίου στον τόπο προορισμού και εφόσον έχει καταβάλει συμπληρωματικό ποσό, όπως το απαιτεί η περίπτωση. Τότε, ο μεταφορέας ευθύνεται για την καταβολή ποσού, το οποίο δεν υπερβαίνει το δηλωθέν ποσό, εκτός εάν αποδείξει ότι το ποσό είναι μεγαλύτερο από το πραγματικό ασφαλιστικό συμφέρον του αποστολέα για την παράδοση του φορτίου στον τόπο προορισμού.

4. Σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, ζημίας ή καθυστέρησης μέρους του φορτίου ή οιουδήποτε άλλου αντικειμένου που περιέχει το φορτίο, το βάρος που πρέπει να ληφθεί υπόψη για τον καθορισμό του ποσού στο οποίο περιορίζεται η ευθύνη του μεταφορέα είναι μόνον το συνολικό βάρος του σχετικού δέματος ή των σχετικών δεμάτων. Ωστόσο, εάν η καταστροφή, η απώλεια, η ζημία ή η καθυστέρηση μέρους του φορτίου, ή αντικειμένου που περιέχει το φορτίο, επηρεάζει την αξία άλλων δεμάτων που καλύπτονται από την ίδια αεροπορική φορτωτική, ή από την ίδια απόδειξη παραλαβής ή, εφόσον αυτές δεν έχουν εκδοθεί, από το ίδιο πρωτόκολλο που τηρείται με τα άλλα μέσα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 4, το συνολικό βάρος του εν λόγω δέματος ή δεμάτων λαμβάνεται επίσης υπόψη για τον καθορισμό του ορίου αποζημίωσης.

5. Οι ανωτέρω διατάξεις των παραγραφών 1 και 2 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται, αν αποδειχθεί ότι η ζημία οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη που έγινε με πρόθεση την πρόκληση ζημίας ή από αμέλεια ή από βαρεία αμέλεια του μεταφορέα, των ευρισκομένων στην υπηρεσία του ή των πρακτόρων του, υπό τον όρο ότι στην περίπτωση τέτοιας πράξης ή παράλειψης οι ευρισκόμενοι στην υπηρεσία του ή οι πράκτορες του μεταφορέα ενεργούν εντός του πλαισίου της σχέσης εργασίας τους.

6. Τα όρια που προδιαγράφονται στο άρθρο 21 και το παρόν άρθρο δεν εμποδίζουν το δικαστήριο να επιδικάσει σύμφωνα με το δίκαιο του, επιπροσθέτως, το σύνολο ή το μέρος των δικαστικών εξόδων και των υπολοίπων δαπανών στις οποίες υποβλήθηκε ο ενάγων από τη δικαστική αγωγή, καθώς και τους τόκους, η ανωτέρω διάταξη δεν εφαρμόζεται εφόσον το ποσό των ζημιών που επιδικάστηκαν, εξαιρουμένων των δικαστικών εξόδων και των υπολοίπων δαπανών της δικαστικής προσφυγής, δεν υπερβαίνουν το ποσό το οποίο προσέφερε ο μεταφορέας γραπτώς στον ενάγοντα εντός περιόδου έξι μηνών από την ημερομηνία που συνέβη η ζημία, ή πριν την έναρξη της δικαστικής διαδικασίας, εφόσον αυτή είναι μεταγενέστερη.

Άρθρο 23 - Μετατροπή των νομισματικών μονάδων

1. Τα ποσά που είναι εκφρασμένα σε Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα στην παρούσα σύμβαση θεωρούνται ότι αναφέρονται στα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα, όπως αυτά ορίζονται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Η μετατροπή των ποσών σε εθνικά νομίσματα, στην περίπτωση δικαστικών διαδικασιών, πραγματοποιείται σύμφωνα με την αξία των νομισμάτων αυτών σε Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα κατά την ημερομηνία της εκδίκασης. Η αξία ενός εθνικού νομίσματος, σε Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα, ενός συμβαλλόμενου κράτους το οποίο είναι μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου υπολογίζεται σύμ-

φωνα με τη μέθοδο αποτίμησης που εφαρμόζει το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, κατά την ημερομηνία εκδίκασης, για τις εργασίες του και τις συναλλαγές του. Η αξία ενός εθνικού νομίσματος, σε Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα, ενός συμβαλλομένου μέρους το οποίο δεν είναι μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, υπολογίζεται με τον τρόπο που ορίζει το εν λόγω κράτος.

2. Ωστόσο, τα κράτη που δεν είναι μέλη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και των οποίων το δίκαιο δεν επιτρέπει την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, μπορούν, κατά την επικύρωση ή την προσχώρηση ή οιαδήποτε άλλη στιγμή στη συνέχεια, να δηλώσουν ότι το όριο αποζημίωσης του μεταφορέα που προδιαγράφεται στο άρθρο 21 ορίζεται σε ποσό 1.500.000 νομισματικών μονάδων ανά επιβάτη για τις εκδικάσεις στην επικράτεια τους· σε 62.500 νομισματικές μονάδες ανά επιβάτη όσον αφορά την παράγραφο 1 του άρθρου 22 σε 15.000 νομισματικές μονάδες ανά επιβάτη όσον αφορά την παράγραφο 2 του άρθρου 22 και σε 250 νομισματικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο όσον αφορά την παράγραφο 3 του άρθρου 22. Η εν λόγω νομισματική μονάδα αντιστοιχεί σε 65,5 χιλιοστόγραμμα χρυσού τίτλου καθαρότητας εννιακοσίων χιλιοστών. Τα ποσά αυτά μπορούν να μετατρέπονται στο σχετικό εθνικό νόμισμα στρογγυλοποιημένα. Η μετατροπή των ποσών αυτών σε εθνικό νόμισμα πραγματοποιείται σύμφωνα με το δίκαιο του αρμοδίου κράτους.

3. Ο υπολογισμός που αναφέρεται στην τελευταία πρόταση της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου και η μέθοδος μετατροπής που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου πραγματοποιούνται κατά τρόπο ώστε να εκφράζουν στο εθνικό νόμισμα του συμβαλλομένου κράτους την ίδια πραγματική αξία, κατά το δυνατόν, για τα ποσά που προβλέπονται στα άρθρα 21 και 22, με εκείνη που θα προέκυπτε από την εφαρμογή των τριών πρώτων φράσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στον θεματοφύλακα τη μέθοδο υπολογισμού τους σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου ή τα αποτελέσματα της μετατροπής σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, αναλόγως της περίπτωσης, κατά την κατάθεση της πράξης επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης της παρούσας σύμβασης ή προσχώρησης σε αυτήν, όπως επίσης κοινοποιούν οιαδήποτε αλλαγή της εν λόγω μεθόδου υπολογισμού ή των αποτελεσμάτων αυτών.

Άρθρο 24 - Αναθεώρηση ορίων

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 25 της παρούσας σύμβασης και με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 στη συνέχεια, τα όρια αποζημίωσης που προδιαγράφονται στα άρθρα 21, 22 και 23 αναθεωρούνται από τον θεματοφύλακα ανά πενταετία, η δε πρώτη αναθεώρηση επέρχεται στο τέλος του πέμπτου έτους που ακολουθεί την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας σύμβασης, ή εφόσον η σύμβαση δεν τεθεί σε ισχύ εντός των πέντε ετών που έπονται της ημερομηνίας κατά την οποία άνοιξε για πρώτη φορά προς υπογραφή, εντός του έτους έναρξης ισχύος της, με την εφαρμογή συντελεστού πληθωρισμού που αντιστοιχεί στο σωρευτικό ποσοστό πληθωρισμού από την προηγούμενη αναθεώρηση ή. όταν πρόκειται για την πρώτη αναθεώρηση, από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σύμβασης. Το μέτρο του ποσοστού πληθωρισμού που πρέπει να χρησιμοποιείται για να καθορίζεται ο συντελεστής πληθωρισμού είναι ο μέσος σταθμισμένος όρος των ετήσιων ποσοστών ανόδου ή πτώσης του δείκτη τιμών κατανάλωσης των κρατών, των οποίων τα νομίσματα συνθέτουν το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 23.

2. Εάν από την αναθεώρηση που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο συναχθεί ότι ο συντελεστής πληθωρισμού υπερέβη το 10%, ο θεματοφύλακας κοινοποιεί στα συμβαλλόμενα κράτη αναθεώρηση των «ορίων αποζημίωσης. Κάθε αναθεώρηση του είδους αυτού τίθεται σε ισχύ έξι μήνες από την κοινοποίησή της στα συμβαλλόμενα κράτη. Εάν, εντός των τριών μηνών που ακολουθούν την εν λόγω κοινοποίηση στα συμβαλλόμενα κράτη, η πλειονότητα των συμβαλλομένων κρατών κοινοποιήσουν την αποδοκιμασία τους, η αναθεώρηση δεν τίθεται σε ισχύ και ο θεματοφύλακας παραπέμπει το θέμα σε συνεδρίαση των συμβαλλομένων κρατών. Ο θεματοφύλακας κοινοποιεί αμέσως σε όλα τα συμβαλλόμενα κράτη την έναρξη ισχύος κάθε αναθεώρησης.

3. Παρά τα όσα ορίζει η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου, η διαδικασία που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου ισχύει ανά πάσα στιγμή, υπό τον όρο ότι το εν τρίτο των συμβαλλομένων κρατών θα εκφράσει ανάλογη επιθυμία και υπό τον όρο ότι ο συντελεστής αναθεώρησης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 είναι ανώτερος του 30% του συντελεστού κατά την ημερομηνία της προηγούμενης αναθεώρησης ή κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας σύμβασης εφόσον δεν έχει υπάρξει προηγούμενη αναθεώρηση. Οι μεταγενέστερες αναθεωρήσεις σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου επέρχονται ανά πενταετία από το τέλος του πέμπτου έτους από την ημερομηνία της αναθεώρησης που επήλθε βάσει της παρούσας παραγράφου.

Άρθρο 25 - Καθορισμός ορίων

Ένας μεταφορέας μπορεί να ορίσει ότι η σύμβαση μεταφοράς μπορεί να ορίζει όρια αποζημίωσης ανώτερα από εκείνα που προβλέπονται στην παρούσα σύμβαση, ή να μην περιέχει όριο αποζημίωσης.

Άρθρο 26 -Ακυρότητα συμβατικών διατάξεων

Οιαδήποτε ρήτρα με σκοπό να απαλλάξει τον μεταφορέα από την ευθύνη του ή με σκοπό να καθοριστεί όριο αποζημίωσης κατώτερο από εκείνο που ορίζει η παρούσα σύμβαση είναι άκυρη και δεν παράγει αποτέλεσμα αλλά η ακυρότητα της εν λόγω ρήτρας δεν επιφέρει την ακυρότητα της σύμβασης μεταφοράς, η οποία εξακολουθεί να διέπεται από τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης.

Άρθρο 27-Ελευθερία σύναψης σύμβασης

Τίποτε στην παρούσα σύμβαση δεν εμποδίζει έναν μεταφορέα να αρνηθεί τη σύναψη σύμβασης μεταφοράς, να παραιτηθεί των μέσων υπεράσπισης που του παρέχονται με βάση την παρούσα σύμβαση ή να ορίσει όρους οι οποίοι δεν αντιβαίνουν τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης.

Άρθρο 28 - Προκαταβολές

Σε περίπτωση αεροπορικού δυστυχήματος το οποίο

προκάλεσε τον θάνατο ή τον τραυματισμό επιβατών, ο μεταφορέας, εφόσον υποχρεούται από τη νομοθεσία της χώρας του, καταβάλει χωρίς καθυστέρηση προκαταβολές στα φυσικά πρόσωπα που δικαιούνται αποζημίωσης για να τους επιτραπεί να αντεπεξέλθουν στις άμεσες οικονομικές τους ανάγκες.

Οι προκαταβολές αυτές δεν αποτελούν αναγνώριση ευθύνης και μπορούν να αφαιρεθούν από τα ποσά που θα καταβληθούν αργότερα από τον μεταφορέα ως αποζημίωση.

Άρθρο 29 - Βάση προσφυγής

Όσον αφορά την μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου, κάθε δικαστική αγωγή αποζημίωσης, η οποία όμως θεμελιούται με βάση την παρούσα σύμβαση είτε άλλη σύμβαση ή επί αδίκω ή λόγω οιασδήποτε άλλης αιτίας, μπορεί να ασκηθεί μόνον υπό τους όρους και τα όρια ευθύνης που προβλέπονται στην παρούσα σύμβαση, με την επιφύλαξη του καθορισμού των προσώπων που έχουν το δικαίωμα να ασκήσουν αγωγή και των αντίστοιχων δικαιωμάτων τους. Σε οιαδήποτε δικαστική ενέργεια αυτού του είδους, οι ποινικές, παραδειγματικές ή οιασδήποτε άλλες μη αντισταθμιστικές δαπάνες δεν επιστρέφονται.

Άρθρο 30 - Ευρισκόμενοι στην υπηρεσία του μεταφορέα, πράκτορες του -Σύνολο απαιτήσεων

1. Εφόσον ασκείται δικαστική αγωγή κατά ενός ευρισκομένου στην υπηρεσία του μεταφορέα ή κατά πράκτορά του για ζημία σχετιζόμενη με την παρούσα σύμβαση, ο εν λόγω ευρισκόμενος στην υπηρεσία του μεταφορέα ή ο πράκτορας του, εφόσον αποδείξει ότι ενήργησε εντός του πλαισίου της σχέσης εργασίας του, δικαιούται να τύχει των όρων και των ορίων αποζημίωσης που ο ίδιος ο μεταφορέας δικαιούται να επικαλεσθεί με βάση την παρούσα σύμβαση.

2. Το σύνολο των ποσών που μπορούν να ανακτηθούν από τον μεταφορέα, τους ευρισκόμενους στην υπηρεσία του και τους πράκτορες του, στην περίπτωση αυτή, δεν υπερβαίνει τα καθορισμένα όρια.

3. Εκτός από την περίπτωση μεταφοράς φορτίου, οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται εφόσον αποδειχθεί ότι η ζημία οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη που γίνεται με πρόθεση την πρόκληση ζημίας.

Άρθρο 31 - Έγκαιρη κοινοποίηση διαμαρτυρίας

1. Η χωρίς διαμαρτυρία παραλαβή ελεγμένων αποσκευών ή φορτίου από το πρόσωπο που δικαιούται να τις παραλάβει αποτελεί prima facie απόδειξη ότι οι αποσκευές ή το φορτίο παραδόθηκαν σε καλή κατάσταση σύμφωνα με το έγγραφο μεταφοράς ή με το πρωτόκολλο που τηρείται με τα άλλα μέσα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 3 και στην παράγραφο 2 του άρθρου 4.

2. Σε περίπτωση ζημίας, το πρόσωπο που δικαιούται να παραλάβει τις αποσκευές ή το φορτίο οφείλει να υποβάλει διαμαρτυρία στον μεταφορέα αμέσως μετά την διαπίστωση της ζημίας, και, το αργότερο, εντός επτά ημερών από την ημερομηνία παραλαβής όταν πρόκειται για αποσκευές που έχουν περάσει από έλεγχο και δεκατέσσερις ημέρες από την ημερομηνία παραλαβής όταν πρόκειται για φορτίο. Σε περίπτωση καθυστέρησης, η διαμαρτυρία υποβάλλεται το αργότερο εντός είκοσι μιας ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία οι αποσκευές ή το φορτίο τέθηκαν στην διάθεση του.

3. Η διαμαρτυρία υποβάλλεται γραπτώς και παραδίδεται ή αποστέλλεται εντός των ανωτέρω προθεσμιών.

4. Εφόσον δεν υποβληθεί διαμαρτυρία εντός των ανωτέρω προθεσμιών, δεν ασκείται δικαστική αγωγή κατά του μεταφορέα, εκτός από την περίπτωση απάτης από πλευράς του.

Άρθρο 32 - Θάνατος υπευθύνου

Σε περίπτωση θανάτου του υπευθύνου, η δικαστική αγωγή αποζημίωσης ασκείται σύμφωνα με τους όρους της παρούσας σύμβασης κατά εκείνων που τον εκπροσωπούν ή τον διαδέχονται νομίμως.

Άρθρο 33 - Δικαιοδοσία

1. Η δικαστική αγωγή αποζημίωσης ασκείται, κατ' επιλογήν του ενάγοντος, στην επικράτεια ενός των συμβαλλομένων κρατών είτε ενώπιον δικαστηρίου του τόπου διαμονής του μεταφορέα είτε του τόπου όπου έχει την έδρα του, ή σε δικαστήριο του τόπου δραστηριότητας του μεταφορέα όπου συνήφθη η σύμβαση μεταφοράς ή ενώπιον δικαστηρίου στον τόπο προορισμού.

2. Όσον αφορά τις ζημίες που απορρέουν από θάνατο ή τραυματισμό επιβάτη, μπορεί να ασκηθεί δικαστική αγωγή ενώπιον ενός των δικαστηρίων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, ή στην επικράτεια του συμβαλλομένου κράτους στο οποίο τη στιγμή του ατυχήματος ο επιβάτης είχε την κύρια και μόνιμη κατοικία του και από ή προς το οποίο ο μεταφορέας εκτελεί δρομολόγια αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, είτε με δικά του αεροσκάφη, είτε με αεροσκάφη άλλου μεταφορέα βάσει εμπορικής συμφωνίας, και όπου ο μεταφορέας ασκεί δραστηριότητες αεροπορικής μεταφοράς επιβατών από εγκαταστάσεις τις οποίες ενοικιάζει ή κατέχει ο ίδιος ο μεταφορέας ή άλλος μεταφορέας με τον οποίον έχει εμπορική συμφωνία

3. Για τους σκοπούς της παραγράφου 2,

(α) «εμπορική συμφωνία» νοείται η συμφωνία, εκτός της συμφωνίας πρακτόρευσης, που έχει συναφθεί μεταξύ μεταφορέων και σχετίζεται με την από κοινού παροχή υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών

(β) «κύρια και μόνιμη διαμονή» νοείται η σταθερή και μόνιμη κατοικία του επιβάτη τη στιγμή του ατυχήματος. Η εθνικότητα του επιβάτη δεν είναι καθοριστικός παράγων εν προκειμένω.

4. Τα διαδικαστικά θέματα διέπονται από το δίκαιο του δικαστηρίου ενώπιον του οποίου έχει υποβληθεί η υπόθεση.

Άρθρο 34-Διαιτησία

1. Με τη επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος άρθρου, τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης μεταφοράς φορτίου μπορούν να ορίσουν ότι οιαδήποτε διαφορά σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα με βάση την παρούσα σύμβαση μπορεί να διακανονιστεί με διαιτησία. Η εν λόγω συμφωνία πραγματοποιείται γραπτώς.

2. Οι διαιτητικές διαδικασίες, κατ' επιλογήν του αιτούντος, πραγματοποιούνται στο πλαίσιο μιας των δικαιοδοσιών που αναφέρονται στο άρθρο 33.

Ο διαιτητής ή το διαιτητικό δικαστήριο εφαρμόζουν τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης.

4. Οι διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου θεωρούνται ότι αποτελούν μέρος κάθε διαιτητικής ρήτρας ή συμφωνίας, και οιοσδήποτε μη σχετικός όρος μιας τέτοιας ρήτρας ή συμφωνίας είναι άκυρος.

Άρθρο 35-Προθεσμία προσφυγής

1. Το δικαίωμα αποζημίωσης παύει εφόσον δεν ασκηθεί δικαστική αγωγή εντός περιόδου δύο ετών από την ημερομηνία άφιξης στον προορισμό, ή από την ημερομηνία κατά την οποία όφειλε να φθάσει το αεροσκάφος, ή από την ημερομηνία κατά την οποία σταμάτησε η μεταφορά.

2. Η μέθοδος υπολογισμού της περιόδου αυτής καθορίζεται από το δίκαιο του δικαστηρίου στο οποίο έχει υποβληθεί η υπόθεση.

Άρθρο 36 - Διαδοχική μεταφορά

1. Στην περίπτωση μεταφοράς που πρέπει να εκτελεσθεί από διαφόρους διαδοχικούς μεταφορείς, η οποία εμπίπτει στον ορισμό της παραγράφου 3 του άρθρου 1, κάθε μεταφορέας ο οποίος δέχεται επιβάτες, αποσκευές ή φορτίο υπόκειται στους κανόνες που ορίζει η παρούσα σύμβαση και θεωρείται ως ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης μεταφοράς εφόσον η σύμβαση μεταφοράς έχει ως αντικείμενο το μέρος της μεταφοράς το οποίο εκτελείται υπό την εποπτεία του.

2. Στην περίπτωση μεταφοράς αυτής της φύσεως, ο επιβάτης ή οιοδήποτε πρόσωπο δικαιούται αποζημίωσης έναντι αυτού μπορεί να ασκήσει δικαστική αγωγή κατά του μεταφορέα που εκτέλεσε τη μεταφορά κατά τη διάρκεια της οποίας σημειώθηκε το δυστύχημα ή καθυστέρηση, εκτός της περίπτωσης κατά την οποία, με ρητή συμφωνία, ο πρώτος μεταφορέας έχει αναλάβει την ευθύνη για όλο το ταξίδι.

3. Όσον αφορά τις αποσκευές ή το φορτίο, ο επιβάτης ή ο αποστολέας έχει το δικαίωμα δικαστικής αγωγής κατά του πρώτου μεταφορέα, και ο επιβάτης ή ο παραλήπτης που δικαιούται να παραλάβει τις αποσκευές ή το φορτίο έχουν το δικαίωμα δικαστικής αγωγής κατά του τελευταίου μεταφορέα, και εξάλλου, καθένας από αυτούς μπορεί να υποβάλει δικαστική αγωγή κατά του μεταφορέα που εκτέλεσε τη μεταφορά κατά τη διάρκεια της οποίας συνέβη η καταστροφή, η απώλεια, η ζημία ή η καθυστέρηση. Οι εν λόγω μεταφορείς είναι από κοινού υπεύθυνοι έναντι του επιβάτη ή του αποστολέα ή του παραλήπτη.

Άρθρο 37 - Δικαίωμα προσφυγής κατά τρίτων μερών

Τίποτε στην παρούσα σύμβαση δεν προδικάζει κατά πόσον ένα πρόσωπο υπεύθυνο για ζημίας σύμφωνα με τις διατάξεις της έχει το δικαίωμα δικαστικής αγωγής κατά οιουδήποτε άλλου προσώπου.

Κεφάλαιο IV

Συνδυασμένη μεταφορά

Άρθρο 38 - Συνδυασμένη μεταφορά

1. Σε περίπτωση συνδυασμένης μεταφοράς που εκτελείται εν μέρει αεροπορικώς και εν μέρει με κάποιο άλλο μέσο μεταφοράς, οι διατάξεις της παρούσας σύμβασης, με την επιφύλαξη της παραγράφου 4 του άρθρου 18, εφαρμόζονται μόνο στην αεροπορική μεταφορά, με την προϋπόθεση ότι η αεροπορική μεταφορά εμπίπτει στους όρους του άρθρου 1.

2. Τίποτε στην παρούσα σύμβαση δεν εμποδίζει τα μέρη σε περίπτωση συνδυασμένης μεταφοράς να προσθέσουν στον τίτλο των όρων αεροπορικής μεταφοράς τους όρους σχετικά με τους υπολοίπους τρόπους μεταφοράς, με την προϋπόθεση ότι οι διατάξεις της παρούσας σύμβασης τηρούνται όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά.

Κεφάλαιο V

Αεροπορική μεταφορά εκτελούμενη
από πρόσωπο διαφορετικό του συμβατικού μεταφορέα

Άρθρο 39 - Συμβατικός μεταφορέας -
πραγματικός μεταφορέας

Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου εφαρμόζονται όταν ένα πρόσωπο (ονομαζόμενο στο εξής «συμβατικός μεταφορέας») ως κύριος συμβαλλόμενος συνάπτει σύμβαση μεταφοράς που διέπεται από την παρούσα σύμβαση με επιβάτη ή αποστολέα ή με άτομο το οποίο ενεργεί εξ ονόματος του επιβάτη ή του αποστολέα, και ένα άλλο πρόσωπο (στο εξής ονομαζόμενο «πραγματικός μεταφορέας») εκτελεί, βάσει αδείας που του έχει παρασχεθεί από τον συμβατικό μεταφορέα, όλη ή μέρος της μεταφοράς, ο οποίος όμως ως προς αυτό το μέρος της μεταφοράς δεν είναι διαδοχικός μεταφορέας υπό την έννοια της παρούσας σύμβασης. Η εν λόγω άδεια θεωρείται ότι έχει δοθεί ελλείψει αποδείξεως του αντιθέτου.

Άρθρο 40 - Αντίστοιχη ευθύνη συμβατικού
και πραγματικού μεταφορέα

Εάν ένας πραγματικός μεταφορέας εκτελεί όλη ή μέρος της μεταφοράς η οποία, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 39, διέπεται από την παρούσα σύμβαση, τόσο ο συμβατικός μεταφορέας όσο και ο πραγματικός μεταφορέας, εξαιρέσει όσων προβλέπονται διαφορετικά στο παρόν Κεφάλαιο, υπόκεινται στους κανόνες της παρούσας σύμβασης, ο μεν πρώτος για όλη τη μεταφορά που αναφέρεται στη σύμβαση μεταφοράς ο δε δεύτερος μόνο για τη μεταφορά που εκτελεί.

Άρθρο 41 - Αμοιβαία ευθύνη

1. Οι ενέργειες και οι παραλείψεις του πραγματικού μεταφορέα, των ευρισκομένων στην υπηρεσία του και των πρακτόρων του που ενεργούν στο πλαίσιο της σχέσεως εργασίας τους, όσον αφορά τη μεταφορά που εκτελείται από τον πραγματικό μεταφορέα, θεωρούνται ότι είναι ενέργειες και παραλείψεις του συμβατικού μεταφορέα.

2. Οι ενέργειες και οι παραλείψεις του συμβατικού μεταφορέα, τον ευρισκομένων υπό την υπηρεσία του και των πρακτόρων του που ενεργούν στο πλαίσιο της σχέσης εργασίας τους, όσον αφορά τη μεταφορά που εκτελείται από τον πραγματικό μεταφορέα, θεωρούνται ότι είναι ενέργειες και παραλήψεις επίσης του πραγματικού μεταφορέα. Ωστόσο, καμία ενέργεια ή παράλειψη δεν επιβάλλει στον πραγματικό μεταφορέα ευθύνη που υπερβαίνει τα ποσά που αναφέρονται στα άρθρα 21, 22, 23 και 24. Τυχόν ειδική συμφωνία με βάση την οποία ο συμβατικός μεταφορέας αναλαμβάνει υποχρεώσεις που δεν επιβάλλονται από την παρούσα σύμβαση ή καμία παραίτηση

από δικαιώματα ή υπεράσπιση που παρέχονται από την παρούσα σύμβαση ή τυχόν ειδικό ασφαλιστικό συμφέρον κατά την παράδοση στον τόπο προορισμού που παρέχεται στο άρθρο 22 δεν θίγουν τα πραγματικό μεταφορέα, εκτός εάν αυτός έχει συναινέσει.

Άρθρο 42 - Κοινοποίηση διαμαρτυριών και εντολών

Κοινοποίηση οιασδήποτε διαμαρτυρίας κατά του μεταφορέα ή εντολής προς τον μεταφορέα με βάση την παρούσα σύμβαση παράγει το ίδιο αποτέλεσμα είτε απευθύνεται στον συμβατικό μεταφορέα είτε στον πραγματικό μεταφορέα. Ωστόσο, οι εντολές που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγουν αποτέλεσμα μόνον εφόσον απευθύνονται στον συμβατικό μεταφορέα.

Άρθρο 43 - Ευρισκόμενοι στην υπηρεσία
του μεταφορέα και πράκτορές του

Όσον αφορά τη μεταφορά που εκτελείται από τον πραγματικό μεταφορέα, οιοσδήποτε ευρισκόμενος στην υπηρεσία του πραγματικού ή του συμβατικού μεταφορέα ή ο τυχόν πράκτορας του πραγματικού ή συμβατικού μεταφορέα, εφόσον αποδείξει ότι ενήργησε εντός των ορίων της σχέσης εργασίας του, δικαιούται να χρησιμοποιήσει τους όρους και τα όρια ευθύνης που εφαρμόζονται με βάση την παρούσα σύμβαση στο μεταφορέα, του οποίου είναι στην υπηρεσία ή είναι πράκτορας του, εκτός εάν αποδειχθεί ότι ενήργησε κατά τρόπο που να μην επιτρέπει να χρησιμοποιηθούν τα όρια ευθύνης σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση.

Άρθρο 44 - Σύνολο αποζημίωσης

Όσον αφορά τη μεταφορά που εκτελείται από τον πραγματικό μεταφορέα, το σύνολο των ανακτήσιμων ποσών από τον εν λόγω μεταφορέα και τον συμβατικό μεταφορέα, και από τους ευρισκόμενους στην υπηρεσία τους και τους πράκτορες τους που ενεργούν εντός των ορίων της σχέσης εργασίας τους, δεν υπερβαίνει το υψηλότερο ποσό που θα μπορούσε να επιδικαστεί είτε κατά του συμβατικού μεταφορέα είτε του πραγματικού μεταφορέα με βάση την παρούσα σύμβαση, κανένα όμως από τα πρόσωπα που αναφέρθηκαν δεν ευθύνεται για ποσό που υπερβαίνει το όριο που ισχύει για το εν λόγω πρόσωπο.

Άρθρο 45 - Κοινοποίηση απαιτήσεων

Όσον αφορά τη μεταφορά που εκτελείται από τον πραγματικό μεταφορέα, μπορεί να υποβληθεί δικαστική αγωγή, κατ' επιλογήν του ενάγοντος, κατά του μεταφορέα αυτού ή του συμβατικού μεταφορέα, είτε από κοινού είτε ανεξαρτήτως. Εάν η δικαστική αγωγή ασκηθεί κατά ενός μόνον από τους μεταφορείς αυτούς, ο συγκεκριμένος μεταφορέας έχει το δικαίωμα να απαιτήσει από τον άλλο μεταφορέα, να παραστεί στην εκδίκαση, η δε εκδίκαση και τα αποτελέσματα της διέπονται από το νόμο του δικαστηρίου ενώπιον του οποίου έχει υποβληθεί η υπόθεση.

Άρθρο 46 - Πρόσθετη δικαιοδοσία

Οιαδήποτε δικαστική αγωγή για αποζημίωση αναφερόμενη στο άρθρο 45 ασκείται, κατ' επιλογήν του ενάγοντος, στο έδαφος ενός των συμβαλλομένων κρατών, είτε ενώπιον δικαστηρίου ενώπιον του οποίου μπορεί να ασκηθεί αγωγή κατά του συμβατικού μεταφορέα, όπως προβλέπεται στο άρθρο 33, είτε ενώπιον του δικαστηρίου που έχει δικαιοδοσία στον τόπο όπου έχει την κατοικία του ή την έδρα του ο πραγματικός μεταφορέας.

Άρθρο 47 - Ακυρότητα των συμβατικών διατάξεων

Οιαδήποτε συμβατική διάταξη που έχει την πρόθεση να απαλλάξει τον συμβατικό μεταφορέα ή τον πραγματικό μεταφορέα από την ευθύνη του με βάση το παρόν Κεφάλαιο ή να ορίσει χαμηλότερα όρια από εκείνα που εφαρμόζονται σύμφωνα με το παρόν Κεφάλαιο είναι άκυρη, η ακυρότητα όμως των διατάξεων αυτών δεν συνεπάγεται ακυρότητα όλης της σύμβασης μεταφοράς, η οποία εξακολουθεί να υπόκειται στις διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου.

Άρθρο 48 - Αμοιβαίες σχέσεις συμβατικού
και πραγματικού μεταφορέα

Εξαιρέσει όσων προβλέπονται στο άρθρο 45, τίποτε στο παρόν κεφάλαιο δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μεταφορέων μεταξύ τους, συμπεριλαμβανομένου οιουδήποτε δικαιώματος προσφυγής ή αποζημίωσης.

Κεφάλαιο VI

Λοιπές διατάξεις

Άρθρο 49 - Υποχρεωτική εφαρμογή

Οιαδήποτε ρήτρα που περιλαμβάνεται στη σύμβαση μεταφοράς και όλες οι ειδικές συμφωνίες που τέθηκαν σε ισχύ πριν συμβεί η ζημία, με τις οποίες τα συμβαλλόμενα μέρη προτίθενται να παραβούν τους κανόνες που ορίζει η παρούσα σύμβαση, είτε με απόφαση του εφαρμοστέου δικαίου, είτε με αλλοίωση των κανόνων όσον αφορά τη δικαιοδοσία, είναι άκυρες.

Άρθρο 50 - Ασφάλιση

Τα συμβαλλόμενα κράτη απαιτούν από τους μεταφορείς τους να είναι καταλλήλως ασφαλισμένοι ούτως ώστε να καλύπτεται η ευθύνη τους με βάση την παρούσα σύμβαση. Ένα συμβαλλόμενο κράτος μπορεί να ζητήσει από τον μεταφορέα του, ο οποίος δρα στο έδαφος του, να παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι είναι κατάλληλα ασφαλισμένος για να καλύπτει την ευθύνη του με βάση την παρούσα σύμβαση.

Άρθρο 51 - Μεταφορά εκτελούμενη
υπό εξαιρετικές περιστάσεις

Οι διατάξεις των άρθρων 3 έως 5, 7 και 8 σχετικά με τα έγγραφα μεταφοράς δεν ισχύουν στην περίπτωση μεταφοράς που εκτελείται υπό εξαιρετικές περιστάσεις εκτός του φυσιολογικού πεδίου δράσης του μεταφορέα.

Άρθρο 52 - Καθορισμός ημερών

Ο όρος «ημέρες» όταν χρησιμοποιείται στην παρούσα σύμβαση σημαίνει ημερολογιακές ημέρες και όχι εργάσιμες.

Κεφάλαιο VII

Τελικές ρήτρες

Άρθρο 53 - Υπογραφή, επικύρωση και έναρξη ισχύος

1. Η παρούσα σύμβαση είναι ανοικτή προς υπογραφή

στο Μόντρεαλ από τις 28 Μαΐου 1999 από τα κράτη που συμμετείχαν στη Διεθνή Διάσκεψη Αεροπορικού Δικαίου που πραγματοποιήθηκε στο Μόντρεαλ από τις 10 έως τις 28 Μαΐου 1999. Μετά τις 28 Μαΐου 1999, η σύμβαση είναι ανοικτή προς υπογραφή από όλα τα κράτη στην έδρα της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας στο Μόντρεαλ έως ότου τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με την παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου.

2. Η παρούσα σύμβαση είναι επίσης ανοικτή προς υπογραφή από τους Περιφερειακούς Οργανισμούς Οικονομικής Ολοκλήρωσης. Προς το σκοπό της παρούσας σύμβασης, «Περιφερειακός Οργανισμός Οικονομικής Ολοκλήρωσης» νοείται οιοσδήποτε οργανισμός ο οποίος έχει συσταθεί από κυρίαρχα κράτη μιας δεδομένης περιφέρειας, έχει αρμοδιότητα ως προς ορισμένα θέματα που διέπονται από την παρούσα σύμβαση και έχει δεόντως εξουσιοδοτηθεί να υπογράψει και να επικυρώσει, να αποδεχθεί, να εγκρίνει την παρούσα σύμβαση ή να προσχωρήσει σε αυτήν. Η μνεία «συμβαλλόμενο κράτος» ή «συμβαλλόμενα κράτη» στην παρούσα σύμβαση, εξαιρουμένων όσων ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2, στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο β), στο άρθρο 5 παράγραφος β), στα άρθρα 23, 33, 46 και 57 παράγραφος β), ισχύει εξίσου για τους Περιφερειακούς Οργανισμούς Οικονομικής Ολοκλήρωσης. Προς το σκοπό του άρθρου 24, η μνεία «πλειονότητα των συμβαλλομένων κρατών» και η μνεία «το εν τρίτο των συμβαλλομένων κρατών» δεν ισχύει για τους Περιφερειακούς Οργανισμούς Οικονομικής Ολοκλήρωσης.

3. Η παρούσα σύμβαση υπόκειται στην επικύρωση των κρατών και των Περιφερειακών Οργανισμών Οικονομικής Ολοκλήρωσης που την έχουν υπογράψει.

4. Οιοδήποτε κράτος ή Περιφερειακός Οργανισμός Οικονομικής Ολοκλήρωσης που δεν έχει υπογράψει την παρούσα σύμβαση, μπορεί να την αποδεχθεί, να την εγκρίνει ή να προσχωρήσει σε αυτήν ανά πάσα στιγμή.

5. Οι πράξεις επικύρωσης, αποδοχής. έγκρισης ή προσχώρησης κατατίθενται στην Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία με την παρούσα ορίζεται ο θεματοφύλακας της.

6. Η παρούσα σύμβαση τίθεται σε ισχύ την εξηκοστή ημέρα από την ημερομηνία κατάθεσης της τριακοστής πράξης επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης στο θεματοφύλακα στα κράτη που έχουν καταθέσει την εν λόγω πράξη. Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου η πράξη που κατατίθεται από Περιφερειακό Οργανισμό Οικονομικής Ολοκλήρωσης δεν υπολογίζεται.

7. Για τα υπόλοιπα κράτη και τους υπόλοιπους Περιφερειακούς Οργανισμούς Οικονομικής Ολοκλήρωσης, η παρούσα σύμβαση φέρει αποτέλεσμα εξήντα ημέρες από την ημερομηνία κατάθεσης της πράξης επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης.

8. Ο θεματοφύλακας κοινοποιεί εγκαίρως όλους όσους υπέγραψαν τη σύμβαση και τα συμβαλλόμενα κράτη:

(α) κάθε υπογραφή της παρούσας σύμβασης και την ημερομηνία αυτής,

(β) κάθε κατάθεση πράξης επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης και την ημερομηνία αυτής,

(γ) την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας σύμβασης,

(δ) την ημερομηνία έναρξης ισχύος οιασδήποτε αναθεώρησης των ορίων αποζημίωσης που ορίζονται με βάση την παρούσα σύμβαση,

(ε) κάθε καταγγελία βάσει του άρθρου 54.

Άρθρο54 - Καταγγελία

1. Οιοδήποτε συμβαλλόμενο κράτος μπορεί να καταγγείλει την παρούσα σύμβαση με γραπτή κοινοποίηση προς τον θεματοφύλακα.

2. Η καταγγελία παράγει αποτέλεσμα εκατόν ογδόντα ημέρες από την ημερομηνία παραλαβής της κοινοποίησης από τον θεματοφύλακα.

Άρθρο 55 - Σχέση με άλλα έγγραφα της σύμβασης της Βαρσοβίας

Η παρούσα σύμβαση υπερέχει οιωνδήποτε κανόνων που εφαρμόζονται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές:

1. μεταξύ συμβαλλομένων κρατών της παρούσας σύμβασης βάσει του γεγονότος ότι τα εν λόγω κράτη είναι από κοινού συμβαλλόμενα μέρη:

(α) της Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων που συνδέονται με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που υπογράφηκε στην Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 (στο εξής ονομαζόμενη σύμβαση της Βαρσοβίας)·

(β) του Πρωτοκόλλου τροποποίησης της σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων που συνδέονται με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, το οποίο συνήφθη στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955 (στο εξής ονομαζόμενο Πρωτόκολλο της Χάγης)·

(γ) της Συμπληρωματικής σύμβασης της σύμβασης της Βαρσοβίας, για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων που συνδέονται με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές από πρόσωπο άλλο από εκείνο του συμβατικού μεταφορέα, που υπογράφηκε στη Γκουανταλαχάρα στις 18 Σεπτεμβρίου 1961 (στο εξής ονομαζόμενη σύμβαση της Γκουανταλαχάρα)·

(δ) του Πρωτοκόλλου τροποποίησης της σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων που συνδέονται με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που υπογράφηκε στην Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο της Χάγης στις 28 Σεπτεμβρίου 1955, που υπογράφηκε στην πόλη της Γουατεμάλα στις 8 Μαρτίου 1971 (ονομαζόμενο στο εξής Πρωτόκολλο της Πόλης της Γουατεμάλα)·

(ε) Των πρόσθετων Πρωτοκόλλων αριθμός 1 έως 3 και του Πρωτοκόλλου αριθμός 4 του Μόντρεαλ που τροποποιούν τη σύμβαση της Βαρσοβίας, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο της Χάγης ή τη σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε τόσο από το πρωτόκολλο της Χάγης και από το πρωτόκολλο της Πόλης της Γουατεμάλα που υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 25 Σεπτεμβρίου f975 (στο εξής ονομαζόμενα Πρωτόκολλα του Μόντρεαλ)· ή

2. στο έδαφος οιουδήποτε συμβαλλομένου κράτους της παρούσας σύμβασης με βάση το γεγονός ότι το εν λόγω κράτος είναι συμβαλλόμενο ενός ή περισσοτέρων από τα νομοθετήματα που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α) έως (ε) ανωτέρω.

Άρθρο 56 - Κράτη με νομικά καθεστώτα περισσότερα του ενός

1. Εάν ένα κράτος έχει δύο ή περισσότερες εδαφικές

μονάδες στις οποίες ισχύουν διαφορετικά νομικά καθεστώτα ως προς τα θέματα που πραγματεύεται η παρούσα σύμβαση, μπορεί κατά τη στιγμή της υπογραφής, επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης να δηλώσει ότι η παρούσα σύμβαση,επεκτείνεται σε όλες τις εδαφικές του μονάδες ή μόνον σε μια ή σε περισσότερες αυτών και μπορεί να τροποποιήσει την παρούσα δήλωση υποβάλλοντας άλλη δήλωση ανά πάσα στιγμή.

2. Η δήλωση αυτή κοινοποιείται στον θεματοφύλακα και αναφέρει ρητά τις εδαφικές μονάδες όπου εφαρμόζεται η σύμβαση.

3. Όσον αφορά ένα συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο έχει υποβάλει τέτοια δήλωση:

(α) οι μνείες του άρθρου 23 σχετικά με το «εθνικό νόμισμα» ερμηνεύονται ότι δηλώνουν το νόμισμα της σχετικής εδαφικής μονάδας του εν λόγω κράτους· και

(β) η μνεία στο άρθρο 28 για το «εθνικό δίκαιο» ερμηνεύεται ότι αναφέρεται στο δίκαιο της σχετικής εδαφικής μονάδας του εν λόγω κράτους.

Άρθρο 57 - Επιφυλάξεις

Δεν επιτρέπεται καμία επιφύλαξη ως προς την παρούσα σύμβαση, εκτός εάν ένα συμβαλλόμενο κράτος δηλώσει με κοινοποίησή του προς τον θεματοφύλακα ότι η παρούσα σύμβαση δεν εφαρμόζεται:

(α) στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές τις οποίες εκτελεί και εκμεταλλεύεται απευθείας το εν λόγω συμβαλλόμενο κράτος για μη εμπορικούς σκοπούς σύμφωνα με τις λειτουργίες και τα καθήκοντα τους ως κυρίαρχο κράτος· ή/και

(β) στις μεταφορές προσώπων, φορτίου και αποσκευών των στρατιωτικών του αρχών με αεροσκάφος νηολογημένο στο εν λόγω κράτος μέλος ή μισθωμένο από αυτό, του οποίου η πλήρης μεταφορική ικανότητα έχει κρατηθεί από τις εν λόγω αρχές ή έχει κρατηθεί εξ ονόματος αυτών.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οι υπογράφοντες δεόντως εξουσιοδοτημένοι πληρεξούσιοι έθεσαν την υπογραφή τους κάτω από την παρούσα σύμβαση.

ΕΓΙΝΕ στο Μόντρεαλ την 28η ημέρα του μηνός Μαΐου του έτους χίλια εννιακόσια ενενήντα εννέα στην αγγλική, αραβική, κινεζική, γαλλική, ρωσική και ισπανική γλώσσα, όλα δε τα κείμενα είναι εξίσου αυθεντικά. Η παρούσα σύμβαση παραμένει κατατεθειμένη στα αρχεία της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας και πιστοποιημένα αντίγραφα της διαβιβάζονται από το θεματοφύλακα σε όλα τα συμβαλλόμενα κράτη της παρούσας σύμβασης, καθώς και σε όλα τα συμβαλλόμενα κράτη της σύμβασης της Βαρσοβίας, του Πρωτοκόλλου της Χάγης, της σύμβασης του Γκουανταλαχάρα, του Πρωτοκόλλου της Πόλης της Γουατεμάλα και των Πρωτοκόλλων του Μόντρεαλ.

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Σύμβασης που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 53 αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 16 Απριλίου 2002

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	**ΧΡ. ΒΕΡΕΛΗΣ**

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 19 Απριλίου 2002

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Φ. ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * TELEX 223211 YPET GR * FAX 010 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http: www.et.gr
e-mail: webmaster @ et.gr

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΩΝ Φ.Ε.Κ.: Τηλ. 1464

Πληροφορίες Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και λοιπών Φ.Ε.Κ.: **010 527 9000**

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227 - Τ.Κ. 54100 **(0310) 423 956**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Γούναρη και Εθν. Αντίστασης Τ.Κ. 185 31 **010 4135 228**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327 - Τ.Κ. 262 23 **(0610) 638 109 -110**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο Τ.Κ. 450 44 **(06510) 87215**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1 Τ.Κ. 691 00 **(05310) 22 858**
ΛΑΡΙΣΑ - Διοικητήριο Τ.Κ. 411 10 **(0410) 597449**
ΚΕΡΚΥΡΑ - Σαμαρά 13 Τ.Κ. 491 00 **(06610) 89 127 / 89 120**
ΗΡΑΚΛΕΙΟ - Πλ. Ελευθερίας 1, Τ.Κ. 711 10 **(0810) 396 223**
ΛΕΣΒΟΣ - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως Τ.Κ. 811 00 Μυτιλήνη **(02510) 46 888 / 47 533**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:

- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 40 σελίδες 1 euro.
- Για τα ΦΕΚ από 40 σελίδες και πάνω η τιμή προσαυξάνεται κατά 0,05 euro για κάθε επιπλέον σελίδα.

Σε μορφή CD:

Τεύχος	Περίοδος	Τιμές σε EURO	Τεύχος	Περίοδος	Τιμές σε EURO
Α.Ε. & Ε.Π.Ε.	Μηνιαίο	60	Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων (Τ.Α.Π.Σ.)	Ετήσιο	75
Α΄ και Β΄	3μηνιαίο	75	Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.)	Ετήσιο	75
Α΄, Β΄ και Δ΄	3μηνιαίο	90	Δελτίο Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	Ετήσιο	75
Α΄	Ετήσιο	180	Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου	Ετήσιο	75
Β΄	Ετήσιο	210	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Ετήσιο	75
Γ	Ετήσιο	60			
Δ΄	Ετήσιο	150			
Παράρτημα	Ετήσιο	75			

Η τιμή πώλησης του Τεύχους Α.Ε. & Ε.Π.Ε. σε μορφή CD - rom για δημοσιεύματα μετά το 1994 καθορίζεται σε 30 euro ανά τεμάχιο, ύστερα από σχετική παραγγελία.
Η τιμή διάθεσης φωτοαντιγράφων ΦΕΚ 0,15 euro ανά σελίδα

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Σε έντυπη μορφή: Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531	Σε έντυπη μορφή: Κ.Α.Ε. ΤΑΠΕΤ 3512	Από το Internet: Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531	Από το Internet: Κ.Α.Ε. ΤΑΠΕΤ 3512
	euro	euro	euro	euro
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κτλ.)	205	10,25	176	8,80
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κτλ.)	293	14,65	205	10,25
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κτλ. Δημ. Υπαλλήλων)	59	2,95	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κτλ.)	293	14,65	147	7,35
Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων (Τ.Α.Π.Σ.)	147	7,35	88	4,40
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κτλ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	59	2,95	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κτλ.)	30	1,50	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Δελτίο Εμπορικής και Βιομ/κής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	59	2,95	30	1,50
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	ΔΩΡΕΑΝ	-	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Προκηρύξεων Α.Σ.Ε.Π.	ΔΩΡΕΑΝ	-	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	2.054	102,70	587	29,35
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	205	10,25	88	4,40
Α΄, Β΄ και Δ΄			352	17,60

Το κόστος για την ετήσια συνδρομή σε ηλεκτρονική μορφή για τα προηγούμενα έτη προσαυξάνεται πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής του έτους 2002 κατά 6 euro ανά έτος παλαιότητας και κατά τεύχος

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ που δίνουν αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) το οποίο με τη φροντίδα του ενδιαφερομένου πρέπει να στέλνεται στην Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσοστού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ.
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα χρόνο, που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι τον Φεβρουάριο κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γραμμάτια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ